Atlantic Pilotage Authority

Administration de Pilotage de l'Atlantique

Administration de pilotage de l'Atlantique

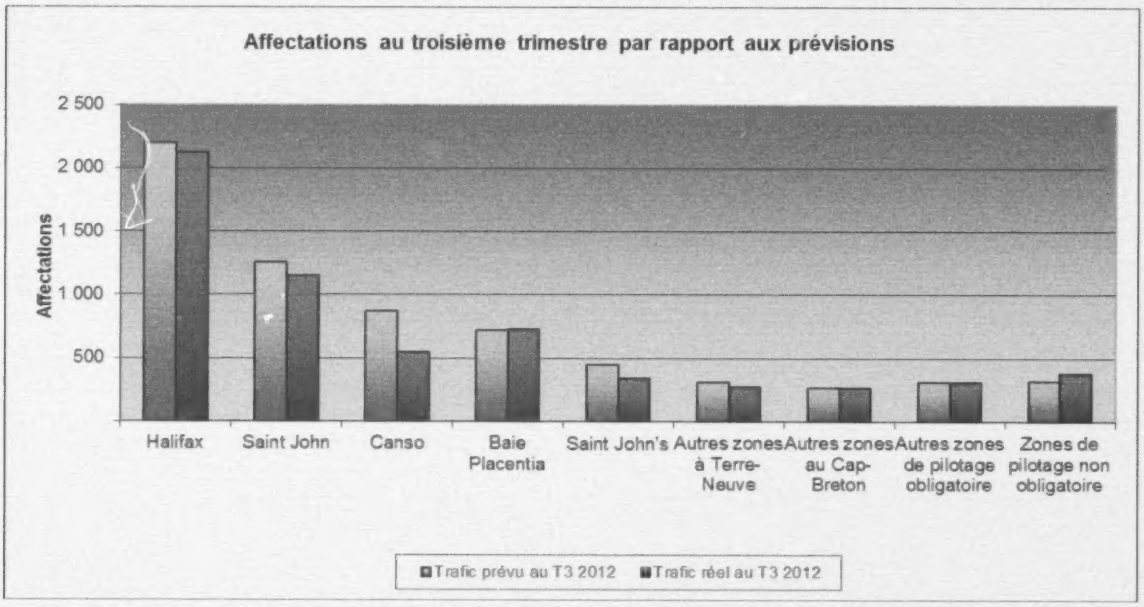
Troisième trimestre 2012

Rapport de gestion

30 novembre 2012

EXAMEN DU TRAFIC

Zone de pilotage	Trafic réel au T3 2011	Trafic prévu au T3 2012	Trafic réel au T3 2012	Écart par rapport à 2011	Pourcentage d'écart par rapport à 2011	Écart par aux prévisions pour 2012	Pourcentage d'écart par rapport aux prévisions pour 2012
Halifax	2 311	2 201	2 124	-187	-8%	- 77	-3%
Saint John	1 277	1 258	1 149	-128	-10%	- 109	-9%
Canso	872	874	548	-324	-37%	- 326	-37%
Baie Placentia	635	719	725	90	14%	6	1%
Saint John's	439	452	343	-96	-22%	- 109	-24%
Autres zones à Terre-Neuve	324	310	274	-50	-15%	- 36	-12%
Autres zones au Cap-Breton	292	268	267	-25	-9%	- 1	0%
Autres zones de pilotage obligatoire	275	310	312	37	13%	2	1%
Zones de pilotage non obligatoire	349	324	383	34	10%	59	18%
Total	6 774	6 716	6 125	-649	-10%	- 591	-9%



Les niveaux de trafic sont demeurés en deçà des prévisions au troisième trimestre. L'Administration a quatre ports principaux — Halifax et détroit de Canso (N.-É.); Saint John (N.-B.); et baie Placentia (T.-N.-L.) — qui comptent pour environ 80 % de ses recettes. Aucun n'avait enregistré les recettes prévues à la fin de troisième trimestre. C'est à Canso (N.-É.) que le recul a été le plus marqué, les affectations et les recettes ayant été inférieures de 37 % aux prévisions.

La baisse des activités à Canso s'explique par une forte diminution du trafic de pétroliers dans le port. La zone a un terminal de transbordement qui approvisionne les raffineries de la côte est des États-Unis. Comme il ne se construit pas de nouvelles raffineries et que la

demande pour les produits du pétrole ralentit, le terminal de transbordement dépend de plus en plus de quelques clients importants. L'automne dernier, un de ces clients, une raffinerie de la Pennsylvanie, a fermé, ce qui a considérablement réduit les expéditions à destination et en provenance de Canso. Les affectations et les recettes de pétroliers pour ce port ont diminué de moitié environ par rapport aux trois premiers trimestres de 2011.

Le port d'Halifax (N.-É.) s'est ressaisi après avoir connu un net ralentissement des expéditions de conteneurs en début d'année et une baisse de la demande pour les produits pétroliers au premier trimestre. Dans l'ensemble, les affectations au troisième trimestre ont progressé de 3,2 % par rapport à la même période en 2011, tandis que les recettes ont affiché un écart de moins de 1 % par rapport au même trimestre l'an dernier. Globalement, les affectations et les recettes du port ont diminué de 8 % par rapport aux trois premiers trimestres de 2011, et elles ont été inférieures de 3 % et 6 %, respectivement, par rapport aux prévisions à la fin du troisième trimestre de 2012.

Saint John (N.-B.) est toujours aux prises avec une année plus faible que prévu. Par rapport aux trois premiers trimestres de 2011, les affectations et les recettes ont reculé de 10 %. Cette baisse s'explique avant tout par le ralentissement du trafic des pétroliers, un secteur où les affectations et les recettes ont diminué de 12 % et 10 %, respectivement, par rapport à l'an dernier. Comparativement aux prévisions, le port a vu ses affectations et ses recettes baisser de 9 % et 11 %, respectivement, en date de septembre 2012. Le terminal de GNL, qui continue d'être exploité bien en deçà de sa capacité, n'a enregistré que 21 affectations pour les trois premiers trimestres de 2012 contre 41 en 2011. Selon les prévisions initiales, l'activité à ces installations devait être supérieure à 300 affectations par année civile, mais cela ne s'est pas concrétisé en raison de la production de gaz naturel de schiste ces dernières années.

St. John's a eu moins d'affectations que prévu et par rapport aux trois premiers trimestres de 2011. Ce recul est dû au fait que les capitaines de navires de ravitaillement ont obtenu leur brevet de pilotage au cours de l'année écoulée et peuvent donc piloter leurs propres navires. Par exemple, l'Administration a enregistré 138 affectations en date de septembre 2011 pour des navires-cargos utilisant le port. Cette année, il n'y a eu que 13 affectations alors que les capitaines brevetés ont piloté leurs propres navires plus d'une centaine de fois. Le deuxième trimestre a toutefois connu une embellie par rapport au premier trimestre; le trafic est demeuré stable pour le reste de 2012 et devrait se maintenir de la sorte en 2013.

EXAMEN FINANCIER ET STATISTIQUE

EXAMEN COMPARATIF DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES Pour le neuf mois terminant le 30 septembre		
	2012	2011
DONNÉES FINANCIÈRES (en milliers de dollars)		
Total des produits	15 029 $	16 412 $
Charges d'exploitation		
Salaires, honoraires et avantages sociaux	9 115	9 245
Bateaux-pilotes	4 109	4 158
Autres	1 783	1 605
Total des charges d'exploitation	15 007	15 008
Gain net	22 $	1 404 $
STATISTIQUES		
Affectations de pilotage	6 125	6 774
Shipping Incidents	2	3
Pourcentage d'affectations sans incident	99,97%	99,96%
Plaintes de clients enregistrées	19	21
Pourcentage d'affectations sans plaintes	99,69%	99,69%

L'Administration a pâti d'une baisse du trafic dans trois de ses principaux ports. On s'attendait à un recul en 2012 par rapport aux excellents résultats de 2011, mais pas à ce qu'il soit aussi marqué.

Pour les trois premiers trimestres de 2012, les salaires, honoraires et avantages sociaux ont diminué par rapport à la même période en 2011. Cela tient à une réduction du nombre de pilotes en service, qui a été partiellement atténuée par les augmentations salariales prévues dans la convention collective et le fait que des pilotes ont eu de l'avancement grâce au système de formation et touché des salaires plus élevés. Les coûts des bateaux-pilotes ont été essentiellement les mêmes qu'en 2011. Des économies ont été réalisées dans certains ports qui ont des frais variables pour les bateaux-pilotes, les fournisseurs à contrat étant payés « au voyage ». Mais ces économies ont été partiellement effacées par l'augmentation des coûts de carburant et l'ajout d'un quatrième équipage à Saint John (N.-B.). Enfin, l'Administration a eu des frais juridiques et de consultation plus élevés en raison de plusieurs propositions de modifications aux règlements et du recours aux services d'un professionnel pour les

négociations collectives. L'Administration a négocié le renouvellement de ses trois conventions collectives en 2012.

Quelques observations s'imposent en ce qui concerne certains ports :

- La perte de trafic enregistrée avec les pétroliers à Canso ne devrait pas s'inverser à court ou à moyen terme.
- À Halifax, le trafic des porte-conteneurs à la fin du troisième trimestre est toujours en deçà de 18 % par rapport à la même période l'an dernier, mais il a repris pendant ce trimestre et est inférieur d'à peine 6 % par rapport au même trimestre l'an dernier. L'avenir de la raffinerie de pétrole dans le port suscite des inquiétudes. La raffinerie est à vendre et le propriétaire a indiqué qu'il allait la fermer au début de 2013. Les installations pourraient être converties en terminal, mais on ignore l'impact que cela aura sur le trafic maritime.
- L'activité à St. John's a commencé à reprendre et devrait demeurer vigoureuse pour le reste de 2012. On s'attend à davantage de mouvement dans le port en 2013.
- L'Administration prévoit que le trafic à Saint John pendant le dernier trimestre va rester plus élevé que l'an dernier à pareille période et s'améliorer en 2013.
- Le trafic dans la baie Placentia a ralenti au troisième trimestre en raison des réparations effectuées sur deux navires FPSO (unités flottantes de production, stockage et déchargement en mer) utilisés dans les Grands Bancs. La raffinerie de pétrole dans la région a aussi été fermée pour des travaux d'entretien pendant le trimestre et va recommencer à fonctionner à pleine capacité au quatrième trimestre.

Après une embellie au deuxième trimestre, les recettes du troisième trimestre de 2012 ont malheureusement reculé de 11 % par rapport à la même période en 2011. L'Administration a affiché un bénéfice modeste au troisième trimestre, qui est habituellement la meilleure période de l'année. Selon les projections actuelles, l'Administration va atteindre le seuil de rentabilité voire dégager un léger bénéfice en 2012, ce qui est nettement inférieur à celui prévu pour l'année.

L'Administration a adopté il y a quelques années une méthode structurée de traitement des plaintes à la suite de l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Le mécanisme est conçu pour être le plus convivial possible, et l'Administration veut faire en sorte qu'une rétroinformation soit fournie sans délai au plaignant. Le motif de plainte le plus courant était l'affectation tardive. Dans certains cas, cela est dû à des facteurs que l'Administration ne contrôle pas comme les conditions météorologiques ou des retards imputables à la non-disponibilité des services portuaires tels que les remorqueurs.

Au cours des trois premiers trimestres de 2012, l'Administration a reçu 37 plaintes sur un total de 6 125 affectations. Les 99,4 % restants des affectations n'ont fait l'objet d'aucune plainte de la part des clients. Pour la même période en 2011, il y a eu 28 plaintes sur un total de 6 774 affectations, soit 99,6 % sans plainte. Toutes les plaintes reçues sont incluses dans ces chiffres, y compris celles concernant des retards qui n'ont pas été causés par l'Administration.

Au troisième trimestre de 2012, l'Administration a enregistré deux incidents mineurs avec des navires. Il y en avait eu quatre pour la même période en 2011.

ANALYSE DES RISQUES

La baisse du trafic dans les principaux ports est le risque financier le plus important auquel l'Administration est confrontée. Elle doit composer actuellement avec un recul marqué dans le détroit de Canso. Les structures de coûts dans les ports ne sont pas faciles à ajuster. Étant donné la nature spécialisée du travail de pilote et la formation exigée pour le devenir, c'est avec beaucoup de prudence que les effectifs d'un port sont réduits afin de compenser des baisses à court ou moyen terme. Une réduction peut avoir des conséquences importantes sur l'industrie, qui peuvent prendre la forme de retards et de perte de revenus une fois que le trafic reprend dans un port ou en période de pointe, quand il y a plus de mouvement que d'ordinaire. À Halifax et Saint John, l'Administration a aussi beaucoup investi dans de nouveaux navires; un a été mis en service à Halifax au troisième trimestre et un autre devrait être livré d'ici la fin de l'année à Saint John.

Des mesures préalables ont permis à l'Administration d'atténuer un important risque financier. La hausse du prix du carburant, qui a eu de sérieuses répercussions négatives sur le coût d'exploitation des bateaux-pilotes, a été compensée par l'augmentation des frais de carburant appliqués aux affectations à Halifax, à Saint John, à la baie Placentia et à Canso.

De 2009 à 2011, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a affiché d'excellents résultats financiers qui compensent les pertes antérieures et lui assurent une bonne santé financière qui va lui permettre d'absorber l'exercice 2012 plus faible que prévu.

Troisième trimestre 2012

États financiers condensés non vérifiés provisoires
et notes afférentes

Responsabilité de la direction concernant la communication de l'information financière

La direction est chargée de préparer et de présenter fidèlement ces états financiers trimestriels conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État et d'effectuer les contrôles internes qu'elle juge nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'inexactitudes importantes. La direction est également chargée de s'assurer que les autres renseignements contenus dans ce rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non vérifiés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière, des résultats de l'exploitation et des flux de trésorerie de l'Administration à la date des états financiers trimestriels et pour les périodes qu'ils couvrent.

R.A. McGuinness
Chef de la direction

P. MacArthur, CMA
Chef des Affaires financières

Halifax, Canada
Le 30 novembre 2012

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État de la situation financière
Au 30 septembre 2012

Non vérifié

en milliers de dollars canadiens	30 septembre 2012	31 décembre 2011
Actifs		
Courant		
Trésorerie	984 $	3 356 $
Clients	2 961	3 008
Charges payées d'avance	127	60
Autres actifs		-
	4 072	6 424
Non courant		
Immobilisations incorporelles	222	216
Immobilisations corporelles et bateaux pilotes	10 057	8 447
	10 279	8 663
	14 351 $	15 087 $
Passifs		
Courant		
Fournisseurs et autres créditeurs	1 709 $	1 995 $
Emprunts bancaires	283	251
Indemnités de cessation d'emploi	125	297
	2 117	2 543
À long terme		
Emprunts bancaires	3 119	3 338
Indemnités de cessation d'emploi	1 232	1 345
	4 351	4 683
	6 468	7 226
Capitaux propres		
Résultats non distribués	7 883	7 861
	7 883	7 861
	14 351 $	15 087 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du résultat global

Non vérifié

en milliers de dollars canadiens	Trimestre terminé le 30 septembre 2012	2011	Neuf mois terminé le 30 septembre 2012	2011
Produits				
Droits de pilotage	5 215 $	5 890 $	14 971 $	16 366 $
Autres produits	28	12	58	46
	5 243	5 902	15 029	16 412
Charges				
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	2 459	2 583	7 055	7 185
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	1 139	1 214	3 459	3 444
Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes	333	347	1 001	1 141
Salaires et avantages du personnel	361	317	1 059	919
Amortissement	253	220	622	659
Transport et déplacements	191	194	508	506
Services professionnels et spéciaux	152	114	459	335
Services publics, fournitures et approvisionnements	70	59	255	256
Locations	72	70	217	207
Coûts financiers	44	46	133	142
Communications	26	28	89	87
Formation	46	33	150	127
	5 146	5 225	15 007	15 008
Bénéfice de l'exercice	97	677	22	1 404
Autres pertes globales				
Pertes actuarielles sur les indemnités de cessation d'emploi	-	-	-	-
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-
Résultat global	97 $	677 $	22 $	1 404 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des variations des capitaux propres

Non vérifié

	Trimestre terminé le 30 septembre		Neuf mois terminé le 30 septembre	
(en milliers de dollars canadiens)	**2012**	2011	**2012**	2011
Résultats non distribués à l'ouverture de l'exercice	**7 786** $	7 080 $	**7 861** $	6 353 $
Bénéfice de l'exercice	**97**	677	**22**	1,404
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-
Résultat global total	**97**	677	**22**	1,404
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice	**7 883** $	7 757 $	**7 883** $	7 757 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des flux de trésorerie

Non vérifié

	Trimestre terminé le 30 septembre		Neuf mois terminé le 30 septembre	
	2012	2011	2012	2011
(en milliers de dollars canadiens)				
Activités opérationnelles				
Entrées de trésorerie - clients	5 117 $	4 935 $	15 020 $	15 235 $
Sorties de trésorerie aux salariés et pour les salariés	(3 477)	(3 260)	(9 543)	(9 223)
Sorties de trésorerie - fournisseurs	(1 331)	(1 460)	(5 424)	(5 224)
Autres produits reçus	34	13	64	46
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	343	228	117	834
Activités d'investissement				
Achats d'immobilisations incorporelles	(29)	-	(44)	-
Achats d'immobilisations corporelles et de bateaux-pilotes	(771)	(666)	(2 257)	(1 492)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(800)	(666)	(2 301)	(1 492)
Activités de financement				
Remboursement d'emprunts bancaires	(63)	(61)	(188)	(178)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	(63)	(61)	(188)	(178)
(Diminution) Augmentation de la trésorerie	(520)	(499)	(2 372)	(836)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	1 504	3 341	3 356	3 678
Trésorerie à la clôture de l'exercice	984 $	2 842 $	984 $	2 842 $
Informations supplémentaires				
Coûts financiers payés	44 $	46 $	133 $	142 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET MÉTHODE DE PRÉSENTATION

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour principale adresse légale le 2000 Barrington Street, Halifax, Nouvelle-Écosse. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations.

L'Administration est une société d'État qui figure à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est considérée comme une entreprise publique. À ce titre, elle prépare ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) telles qu'émises par le Conseil des normes comptables (CNC).

Ces états financiers ont été préparés comme le prévoit la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État. Conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada, ces états financiers n'incluent pas toutes les divulgations exigées pour les états financiers annuels et ils doivent être lus avec les états financiers consolidés annuels conformes aux PGCR canadiens de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011. De l'avis de la direction, les états financiers reflètent tous les ajustements nécessaires pour faire une présentation fidèle des résultats pour la période intérimaire visée.

Les services de l'Administration ont toujours été plus en demande au deuxième et au troisième trimestres de l'année civile, et moins sollicités au premier et au quatrième trimestres. Cette tendance est essentiellement due au nombre élevé de paquebots de croisière qui visitent la région en été et en automne. L'Administration a, dans sa structure de coûts, des postes fixes importants qui ne fluctuent pas beaucoup avec la demande de pilotage à court terme.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Voici les principales conventions comptables:

a) Instruments financiers

Les clients, classés comme prêts et créances, et les fournisseurs et autres créditeurs, classés comme autres passifs financiers, sont évalués initialement à la juste valeur et évalués ultérieurement au coût après amortissement. En raison de leur nature à court terme, le coût après amortissement de ces instruments financiers correspond approximativement à la juste valeur.

Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont évalués initialement à la juste valeur. Après leur comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût après amortissement à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration n'est partie à aucun instrument financier dérivé ni à aucune couverture.

b) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles de l'Administration comprennent les logiciels acquis. Lorsque les logiciels ne font pas partie intégrante de la machine ou du matériel informatique auxquels ils se rapportent, ils sont comptabilisés séparément comme immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur relatifs à ces immobilisations. Les immobilisations incorporelles sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilité estimative. L'estimation de la durée d'utilité ainsi que les méthodes d'amortissement sont examinées à la clôture de chaque exercice.

La durée d'utilité utilisée dans le calcul de l'amortissement des logiciels acquis et générés en interne varie de cinq à dix ans.

Les immobilisations incorporelles sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur est comptabilisée dans le résultat global et correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur.

c) Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes

Les immobilisations corporelles et les bateaux-pilotes sont comptabilisés au coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de

conception et de gestion du projet, les frais juridiques, le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe, ainsi que les intérêts sur les prêts attribuables à la construction. Les montants présentés au poste « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes approprié lorsque la construction est terminée, et ils commencent à être amortis. L'amortissement est calculé selon le mode d'amortissement linéaire, en fonction de la durée d'utilité estimative des actifs, comme suit :

Coques et structures de bateaux-pilotes	25 ans
Équipement de bateaux-pilotes	10 ans
Générateurs de bateaux-pilotes	5 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	5 ans
Inspections de bateaux-pilotes	4 ans
Mobilier et matériel	4 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur et est comptabilisée dans le résultat global.

d) Indemnités de cessation d'emploi (appelées antérieurement indemnités de départ)

Les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi aux termes des conventions collectives et des contrats de travail, en fonction de leurs années de service et de leur salaire de fin de carrière. Le passif au titre de ces indemnités est estimé et est comptabilisé à mesure que celles-ci sont constituées.

Le coût et l'obligation au titre des indemnités sont déterminés actuariellement selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années de service, qui est fondée sur les hypothèses les plus probables de la direction quant au taux de roulement du personnel, à l'âge de la retraite, aux salaires et indemnités futurs et d'autres facteurs actuariels.

Les gains et les pertes actuariels sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inclus dans les autres éléments du résultat global.

e) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration cotisent tous les deux au Régime pour couvrir le coût des services rendus au cours de l'exercice. Conformément à la loi en

vigueur, l'Administration n'a aucune obligation légale ou implicite de verser d'autres cotisations à l'égard des services rendus au cours de périodes antérieures ou de combler les déficits de capitalisation du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées en charges dans l'exercice au cours duquel les salariés rendent les services et représentent l'obligation totale de l'Administration au titre du Régime de retraite.

f) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés au fur et à mesure que les services de pilotage sont rendus.

3. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET JUGEMENTS

La préparation des états financiers exige que la direction porte des jugements, qu'elle établisse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables et sur l'actif, le passif, les produits et les charges présentés. Les estimations et les hypothèses qui s'y rattachent reposent sur l'expérience antérieure et divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances, et servent à former des jugements sur la valeur comptable de l'actif et du passif qui ne sont pas faciles à obtenir d'autres sources. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle l'estimation est révisée si la révision influe uniquement sur cette période, et dans les périodes futures si la révision touche à la fois la période en cours et les périodes futures.

Les jugements formés par la direction pour appliquer les IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations qui posent un risque important d'ajustements significatifs au cours de l'exercice et de l'exercice suivant sont exposés ci-après.

a) Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont les estimations et les hypothèses établies par la direction susceptibles d'entraîner des ajustements significatifs de la valeur comptable de l'actif et du passif au cours du prochain exercice. La direction a formulé les estimations comptables critiques ou estimations suivantes pour préparer les présents états financiers :

Indemnités de cessation d'emploi

L'Administration a retenu les services d'un tiers actuaire pour évaluer la juste valeur de ses indemnités de cessation d'emploi. L'Administration évalue chaque année son

obligation au titre de ces indemnités le 31 décembre.

b) Jugements comptables critiques

Les jugements comptables critiques sont les méthodes comptables qui ont été jugées complexes ou qui nécessitent des évaluations ou des jugements subjectifs.

Taux d'amortissement

Les durées d'utilité estimatives des immobilisations corporelles, des bateaux-pilotes et des actifs incorporels sont présentées dans les notes 2b) et 2c).